

## Rozdział 3

# WSPÓŁCZESNE WZORCE RUCHLIWOŚCI KOMUNIKACYJNEJ

### 3.1. Istota i determinanty mobilności osób

Pojęcie mobilności (ruchliwości), z uwagi na jego interdyscyplinarny charakter, jest przedmiotem zainteresowania wielu dziedzin nauki. Wywodzi się z socjologii i tam rozpatrywane jest jako „zjawisko przemieszczania się jednostek w przestrzeni społecznej”<sup>131</sup>. Oprócz tradycyjnych ujęć mobilności, jak społeczna, przestrzenna, pojawiają się nowe zastosowania – mobilność zawodowa czy e-mobilność.

Ekonomista H. Rogall określił mobilność jako „możliwość dotarcia do wszystkich miejsc, w których człowiek chce się znaleźć”<sup>132</sup>. Definicja ta jest bliska rozumieniu przyjętemu przez ekonomikę transportu. Mobilność osób to celowe pokonywanie przestrzeni z wykorzystaniem wszelkich środków transportu (zmotoryzowanych i niezmotoryzowanych) bądź pieszo<sup>133</sup>. Miarą mobilności osób jest ruchliwość komunikacyjna. M. Madeyski zdefiniował pojęcie ruchliwości komunikacyjnej ludności jako „liczbę przejazdów wszystkimi środkami transportu tak zbiorowego, jak i indywidualnego lub niektórymi spośród nich, przypadającą w ciągu określonego czasu na głowę ludności dowolnie wyznaczonego obszaru lub wyodrębnionej grupy ludności”<sup>134</sup>. Współcześnie w zakresie tego pojęcia mieszczą się także podróże piesze<sup>135</sup>.

Mobilność osób i wybór sposobu podróżowania można uznać za atrybut wolności, ugruntowany swobodą przepływu osób na obszarze Unii Europejskiej. Na znaczenie

---

<sup>131</sup> Twórcą definicji mobilności jest amerykański socjolog rosyjskiego pochodzenia – Pitirim A. Sorokin (1889–1968), za: Ł. Zadęcki, *Spoleczne podstawy ładu politycznego*, Uniwersytet Warszawski, Warszawa 2011, s. 87.

<sup>132</sup> H. Rogall, *Ekonomika zrównoważonego rozwoju. Teoria i praktyka*, Wyd. Zysk i S-ka, Poznań 2010, s. 461.

<sup>133</sup> E. Załoga, *Trendy w transporcie lądowym...*, dz. cyt., s. 133.

<sup>134</sup> Za: H. Mokrzyński, *Ruchliwość komunikacyjna...*, dz. cyt., nr 2.

<sup>135</sup> *Badania pilotażowe zachowań komunikacyjnych ludności w Polsce. Raport końcowy*, Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS, Jachranka 2015, s. 5.

wolności w decyzjach wyboru sposobu podróżowania zwracają uwagę ekonomiści. L. von Mises stwierdził wprost: „gdy odbieramy jednostce swobodę decydowania o jej konsumpcji, pozbawiamy ją wszystkich innych swobód”<sup>136</sup>. W podobnym duchu wypowiedział się P. Faller – przedstawiciel wiedeńskiej szkoły ekonomiki transportu, zauważając: „wybór gałęziowy jest obszarem indywidualnego i niezależnego kształtowania egzystencji. Z natury rzeczy utrata takiej cechy ogranicza zakres wolności dostępnej dla poszczególnych osób”<sup>137</sup>. Te ważne stwierdzenia wybitnych uczonych są obecnie weryfikowane, zwłaszcza w kontekście polityki zrównoważonego rozwoju i wynikającej z niej presji na ochronę środowiska. David C. Korten stwierdził między innymi: „Aby zaznać dobrodziejstwa wolności, musimy ją dobrowolnie ograniczyć”<sup>138</sup>. Duże wsparcie dla akceptacji takiego podejścia daje marketing społeczny, który oddziałuje na zmianę zachowania jednostek w kierunku oczekiwanym przez społeczeństwo.

Zachowania komunikacyjne społeczeństwa opierają się na złożonych podstawach. Wynika to z wielości determinant kształtujących potrzeby transportowe osób. Do istotnych należą: poziom dochodów gospodarstw domowych oraz cen dóbr i usług, ich dostępność (przestrzenna, ekonomiczna, czasowa), zakres wolności wyboru środka transportu (własny, publiczny), atrakcyjność oferty transportu publicznego, zakres substytucji potrzeby przemieszczania, wiek i stan zdrowia, płeć, status społeczny, model rodziny, miejsce zamieszkania, uwarunkowania społeczno-kulturowe (polityka społeczna, tradycja, przyzwyczajenia, percepcja, świadomość ekologiczna), czas wolny w dyspozycji oraz inne czynniki behawioralne. O ile zestaw czynników decydujących o poziomie mobilności ma charakter względnie stały, o tyle siła oddziaływania każdego z nich ma dynamiczną naturę i różnicuje wzorce mobilności w różnych przestrzeniach społecznych (miasto, wieś, region, kraj).

Główną determinantą mobilności jest poziom zamożności obywateli, gdyż waży on na rodzaju i częstotliwości występowania potrzeb transportowych, długości odbywanych podróży, lokalizacji osadnictwa, poziomie motoryzacji indywidualnej, zagospodarowaniu czasu wolnego czy stosunku do komfortu podróży.

Poziom dochodów społeczeństwa UE pod względem poziomu PKB na jednego mieszkańca, mimo prowadzonej polityki spójności, jest nadal wyraźnie zróżnicowany (tab. 3.1.). Poniżej 50% średniego unijnego poziomu PKB/mieszkańca mają obywatele Bułgarii, a 7 państw nie osiągnęło dotąd 75% średniego poziomu dobrobytu UE28. Nie można twierdzić, że społeczeństwa biedniejsze są mniej mobilne lub odwrotnie – bogatsze bardziej mobilne. Taka zależność wprost nie występuje. Społeczeństwa

<sup>136</sup> L. von Mises, *Ludzkie działanie*, Wyd. Fundacja Instytut Ludwiga von Misesa, Warszawa 2007, cyt. za: [www.beta.mises.pl](http://www.beta.mises.pl) (10.06.2010).

<sup>137</sup> P. Faller, *Changes in transport...*, dz. cyt.s. 7.

<sup>138</sup> D.C. Korten, *Świat po kapitalizmie. Alternatywy dla globalizacji*, Stowarzyszenie Obywatel, Łódź 2002, s. 156.

bogate i biedne mogą różnić się pod względem źródeł mobilności, charakteru potrzeb transportowych czy wzorców podróżowania.

**Tabela 3.1.** Relacje PKB/mieszkańca w krajach członkowskich UE 28 w stosunku do średniej unijnej w latach 2004–2014

Wyszczególnienie	2004	2010	2014
EU 28	100	100	100
Belgia	123	119	119
Bułgaria	35	45	47
Czechy	79	81	85
Dania	125	126	125
Niemcy	116	119	124
Estonia	55	63	76
Irlandia	144	130	134
Grecja	96	87	73
Hiszpania	100	97	91
Francja	110	108	107
Chorwacja	57	59	59
Włochy	108	104	96
Cypr	97	103	82
Łotwa	47	52	64
Litwa	50	60	75
Luksemburg	247	254	266
Węgry	62	65	68
Malta	81	86	84
Holandia	134	135	131
Austria	127	126	130
Polska	49	62	68
Portugalia	77	81	78
Rumunia	34	50	55
Słowenia	86	83	83
Słowacja	56	73	77
Finlandia	117	115	110
Szwecja	129	126	123
Wielka Brytania	125	108	109

Źródło: <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/> (28.04.2016)

Pomimo wskazanych zróżnicowań dobrobytu, ogólnym trendem jest wzrost mobilności społeczeństwa europejskiego, jakkolwiek ostatnie lata recesji (2007–2013) zahamowały siłę tej tendencji (poziom pracy przewozowej w przewozach osób na terenie UE wzrastał wolniej niż poziom PKB). Wzrostowi ruchliwości społecznej będą służyły następujące zjawiska gospodarcze i społeczne: globalizacja współpracy międzynarodowej, pogłębienie integracji w ramach UE (zachowanie swobody przepływu osób i otwarcia rynków pracy, poprawa dostępności do infrastruktury transportu i usług transportowych), większa dostępność dóbr i usług, polityka przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu, rozwój społeczeństwa informacyjnego, postęp techniczny, indywidualizacja społeczeństwa, swobodny wybór miejsca zamieszkania, wzrastający wskaźnik motoryzacji indywidualnej, rozwój inteligentnych usług (*smart services, smart choice*) itp.

Transport jest podstawowym czynnikiem warunkującym mobilność społeczną. Wpływa na jej rozmiar oraz determinuje poziom satysfakcji społecznej z tytułu zaspokojenia potrzeb pierwotnych wobec potrzeby przemieszczania (praca, szkoła, zakupy, kultura, wypoczynek, aktywność społeczna, opieka zdrowotna, odwiedzi-ny, sport itp.). Wpływ na poziom mobilności jest silniejszy w przestrzeni poza miastami, gdzie zakres wolności wyboru sposobu przemieszczania się jest ograniczony, a przemierzana odległość jest zwykle dłuższa niż w mieście. Także elastyczność cenowa popytu na usługi transportu publicznego na obszarach wiejskich może być wyższa niż w mieście, co wynika z odmiennych celów podróży<sup>139</sup>.

Najistotniejszym dla mobilności zasobem jest infrastruktura transportu. To ona określa możliwość, a często i chęć wykorzystania do przemieszczenia się własnego samochodu, determinuje zakres i jakość usług publicznych, warunkuje, zwłaszcza w miastach, podróże rowerowe i piesze. Kolejnymi elementami kształtującymi mobilność jest dostępność i jakość publicznego transportu zbiorowego oraz dostęp do samochodu osobowego (posiadanie samochodu nie zawsze oznacza możliwość jego wykorzystania).

Mobilność, zwłaszcza rodzaj i rozmiar podróży, determinowana jest również rozwojem technologii. Wyróżnia się trzy rodzaje technologii, które wpływają na podróże<sup>140</sup>:

- technologie transportowe, które poprawiają zarządzanie i eksploatację systemów transportowych;
- technologie substytucyjne, które umożliwiają takie praktyki, jak telepraca czy e-zakupy i mogą zastąpić podróż lub umożliwić aktywność gospodarczą lub społeczną bez potrzeby zwiększania rozmiaru mobilności;

<sup>139</sup> P. White, *Equitable access. Remote and rural communities*, „Transport needs”, Discussion Paper, ITF, Paris 2011, s. 15.

<sup>140</sup> I. Shergold, G. Lyons, Ch. Huberts, *Future mobility in an ageing society – Where are we heading?*, „Journal of Transport and Health” 2, 2015.

- technologie nie dotyczące bezpośrednio transportu, jak: stały monitoring zdrowia (teleopieka), rozszerzanie wirtualnej obecności w sieciach i wspólnotach, uruchamianie narzędzi przedłużających aktywność zawodową ludzi starszych.

W literaturze anglojęzycznej funkcjonują co najmniej cztery znaczenia pojęcia mobilności, wyrażające fakt przemieszczania się ludzi<sup>141</sup>:

- a) mobilność mieszkaniowa (ang. *residential mobility*), odnosząca się do cyklu życia i związanych z nim decyzji dotyczących wybranego miejsca zamieszkania;
- b) migracja (międzynarodowa, międzyregionalna, imigracja i emigracja);
- c) podróżowanie (turystyka i podróże biznesowe);
- d) codzienna mobilność (przejazdy do szkoły, pracy, na zakupy itd.).

Mogą one zostać sklasyfikowane ze względu na aspekty czasowe (tab. 3.2.)<sup>142</sup>.

Tabela 3.2. Cztery podstawowe rodzaje mobilności

	Krótki okres	Długi okres
<b>Wewnątrz obszaru zamieszkania</b>	Codzienna mobilność	Mobilność mieszkaniowa
<b>Na zewnątrz obszaru zamieszkania</b>	Podróż	Migracja

Źródło: V. Kaufmann: *Re-thinking Mobility. Contemporary sociology*, Ashgate, Hampshire, 2002, s. 35, tłumaczenie własne autorki.

Oddziaływanie transportu na ruchliwość społeczną ma dwojaki charakter:

- bezpośredni: prowadzi do osiągnięcia celu podróży;
- pośredni: wpływa na wzrost gospodarczy, rozmiar rynku pracy, dobrobyt indywidualny, aktywność zawodową i społeczną, poziom czasu wolnego, bezpieczeństwo, dostępność dóbr i usług czy też integrację społeczną.

<sup>141</sup> V. Kaufmann, *Re-thinking Mobility. Contemporary sociology*, Ashgate, Hampshire, 2002, s. 35.

<sup>142</sup> Inny przykład wykładni mobilności stanowi, że jest to zmiana stanu (ang. *condition*) biorąc pod uwagę trzy wymiary: ruch (ang. *movement*), sieci (ang. *networks*) i zdolność do ruchu (ang. *motility*). Ruch odnosi się bezpośrednio do geograficznego wymiaru położenia. Występuje podczas zmiany miejsca położenia pomiędzy wybranymi punktami docelowymi i można go zidentyfikować przy pomocy mapy, nie dotyczy tylko procesu transportu. Dla przykładu: telefon też może spełniać wymogi możliwości przemieszczania się pomiędzy dwoma punktami. Ruch nie zawsze też dotyczy ludzi, gdyż obiekty, pomysły oraz informacje także mogą być przedmiotami ruchu. Kolejnym wymiarem mobilności są sieci. Stanowią one ramy dla dokonywanego ruchu. Można wyróżnić sieć techniczną (proces transportowy, telekomunikacja, przesyłanie wiadomości e-mail itd.), która charakteryzuje jakość infrastruktury i usług oraz możliwość dostępu do nich oraz sieć społeczną, przez którą rozumie się grupę zinstytucjonalizowanych związków. Ogólnie sieci stanowią obszar wykorzystania różnych możliwości. Ostatni wymiar mobilności to tzw. *motility*, czyli zdolność danego podmiotu do przemieszczania się w przestrzeni. Jest to możliwe tylko przy wykorzystaniu dostępnych sieci, formy dostępu i dostępności (technologiczne i społeczne), umiejętności, które się posiada, aby tę dostępność osiągnąć i możliwość korzystania z nich. W. Canzler, V. Kaufmann, S. Kesselring, *Tracing Mobilities. Towards a Cosmopolitane Perspective*, Ashgate, Hampshire 2008, s. 3–4.

Transport pełni więc funkcję współtwórczą i warunkującą mobilność społeczną, a także oddziałuje na wzorce zaspokajania potrzeby przemieszczania się.

### 3.2. Zachowania komunikacyjne współczesnego społeczeństwa

Zachowania komunikacyjne definiuje się jako „działania, które wynikają z różnych motywacji i są podejmowane przez osoby w przestrzeni i w określonym czasie do przemieszczania się z wykorzystaniem wybranych przez nich środków transportu”<sup>143</sup>.

Podstawowym przedmiotem analizy zachowań rynkowych w transporcie osób jest gospodarstwo domowe, jako jedno z trzech (obok przedsiębiorstwa i państwa) głównych uczestników procesu gospodarowania. Gospodarstwo domowe wyróżnia się „zdolnością do podejmowania decyzji oraz dążeniem do uzyskania maksymalnej satysfakcji z konsumpcji dóbr i usług za pomocą ograniczonych środków”<sup>144</sup>.

Wydatki na transport (bilety komunikacji zbiorowej, ceny usług taksówkowych i koszty nabycia innych usług, np. *car-sharing*<sup>145</sup>, *car-pooling*<sup>146</sup>, koszty nabycia, utrzymania i eksploatacji samochodu czy innego środka przemieszczania) są istotnym elementem budżetu domowego. Ogółem w UE 28 wydatki gospodarstw domowych na transport stanowią 12,8% całości ich budżetu. W 2013 r. osiągnęły one poziom 961,5 mld EUR, z tego wydatkowano 248,2 mld EUR na zakup środków transportu, 520,2 mld EUR na eksploatację prywatnych środków transportu i 193,1 mld EUR (to jest 20,1% ogółu) na zakup usług transportowych<sup>147</sup>. Są kraje, w których poziom wydatków na transport publiczny był wyższy: Grecja (40,2%), Słowacja (35,3%), Bułgaria (32,9%). W Polsce wskaźnik ten był w badanym okresie zbliżony do średniej dla UE (14,4%). W ciągu ostatnich 10 lat (2005–2014) ceny usług transportu pasażerskiego wszystkich gałęzi transportu w UE wzrosły o 41,7% (transportu samochodowego o 36,3%), podczas gdy ceny paliw wzrosły o 38,5%, a ceny zakupu samochodu o 2,9%.

Subiektywność wyborów i ocen sposobów zaspokojenia potrzeb transportowych gospodarstw domowych daje podstawy do twierdzenia, że nie zawsze decyzje wyboru sposobu zaspokojenia potrzeby transportowej są oparte na racjonalnych przesłankach (nagłe impulsy, chwilowy nastrój, przyzwyczajenia).

<sup>143</sup> *Badania pilotażowe zachowań...*, dz. cyt., s. 5.

<sup>144</sup> Zob. *Słownik społeczny*, red. B. Szlachta, Wyd. WAM, Kraków 2004, s. 1428.

<sup>145</sup> *Car-sharing* to inicjatywa polegająca na uruchomieniu miejskiej wypożyczalni samochodów, której stacje znajdują się w newralgicznych punktach miasta lub większych osiedlach. Działanie to ma na celu ograniczenie wykorzystania prywatnych samochodów przez gospodarstwa domowe.

<sup>146</sup> *Car-pooling* to działanie polegające na realizacji wspólnych podróży jednym samochodem, którego właściciel zabiera określoną grupę ludzi, jadąc np. do pracy, co ogranicza liczbę samochodów na drogach.

<sup>147</sup> *EU Transport in Figures*, Statistical pocketbook 2015, www.europa.eu (10.07.2016).